

الملاحة البحرية التجارية : قوانينها , والاطار التي يتعرض لها البضائع المشحونة بحراً

الدكتور علي جمال الدين عرض

الرياض

1410 هـ - 1990 م

الملاحة البحرية التجارية: قوانينها، والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحراً

الدكتور علي جمال الدين عوض^(*)

قال تعالى:

﴿ألم تر أن الفلك تجري في البحر بنعمة الله ليريكم من آياته إن في ذلك لآيات لكل صبار شكور﴾^(١).

﴿وله الجوار المنشآت في البحر كالأعلام﴾^(٢).

﴿الله الذي سخر لكم البحر لتجري الفلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون﴾^(٣).

﴿فأوحينا إليه أن اصنع الفلك بأعيننا ووحينا . . .﴾^(٤).

﴿وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج ومن كل تأكلون لحماً طرياً وتستخرجون حلية تلبسونها وترى الفلك فيه مواخر لتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون﴾^(٥).

(*) أستاذ كلية الحقوق - جامعة القاهرة - جمهورية مصر العربية.

١ - سورة لقمان الآية ٣١

٢ - سورة الرحمن الآية ٢٤

٣ - سورة الجاثية الآية ١٢

٤ - سورة المؤمنون الآية: ٢٧

٥ - سورة فاطر الآية: ١٢

هذا هو البحر في القرآن، وهذه هي السفن نعمة من نعم الله على خلقه، وقد عرف الانسان هذه النعمة وغيرها ونظّم استخدامها محاولاً أن يفيد منها، لكن روح الشر قد أفسدت سعيه أحياناً كما سنرى

أولاً: القوانين التي تحكمها

استقلال القانون البحري وأسبابه:

وتتميز العلاقات البحرية بطابع خاص يجعل من اللازم حلها الاستعانة بقواعد تختلف عن تلك التي تنظم العلاقات المدنية أو العلاقات التجارية البرية، ويرجع هذا الطابع الخاص الذي يفرض استقلال القواعد البحرية وتميزها الى أسباب عدة أهمها: ولعل الأخطار الجسيمة التي تتعرض لها الملاحة البحرية لا توجد بنفس الدرجة بالنسبة للنقل البري، وقد أدت هذه الأخطار الى نشوء نظم خاصة لم يكن يعرفها القانون البري، ومثال هذه النظم: التأمين البحري، وعقد قرض المخاطر الجسيمة، ونظام الخسائر المشتركة، وهي نظم تهدف الى تخفيف مخاطر الملاحة عن المشتغلين بها إما بنقلها الى غيرهم كما في التأمين، وإما بتوزيعها بينهم كما في نظام الخسائر المشتركة.

والملاحة البحرية ملاحة دولية في الغالب، لأن السفن الكبيرة تصل برحلاتها بين دول مختلفة، واتصال العلاقة القانونية بين دولتين واشتباك من جنسيات مختلفة فيها يؤدي الى ضرورة تطبيق قواعد

القانون الدولي الخاص، والعلاقة البحرية غالباً ما تثير قاعدة من قواعد القانون الدولي الخاص، هذه الصفة الدولية للملاحة حدت بالمشتغلين بالمسائل البحرية الى السعي لتوحيد قواعد القانون البحري، وقد أسفرت جهودهم عن عقد اتفاقيات دولية عدة سنشير إليها فيما بعد.

وقواعد القانون البحري في الغالب الأعم منها قد أوجت به ضرورات التجارة والملاحة البحرية نفسها، وقد كانت هذه الخاصية سبباً في تدويل أحكامه وعموم تطبيقها في كثير من الدول، ذلك أن مخاطر البحر هي نفسها سواء قامت بالملاحة سفينة سعودية أو أجنبية، والبحار السعودي يعمل في نفس الظروف التي يعمل فيها البحار الفرنسي أو الأمريكي مثلاً، ولذلك فالمشتغلون بالملاحة يجدون أنفسهم يعملون في نفس الظروف التي يعمل فيها زملاؤهم في البلاد الأخرى ومن هنا أمكن القول إن القانون البحري قانون مهني. وهذه الأسباب تؤدي من الناحية الفنية الى ضرورة وجود قواعد خاصة لحكم هذه العلاقات الخاصة.

الخصائص الحالية للقانون البحري:

ويتميز القانون البحري بخضوع الحلول التي يأخذ بها لاعتبارين نوجزهما فيمايلي:

١ - الاعتبار الأول هو البعد عن التعصب الوطني، ذلك أن ظروف الملاحة البحرية تكاد تتشابه أياً كانت جنسية السفينة ومستغليها، فإذا وضع المشروع في دولة ما قواعد مشددة على سفنه توافق

أفكاره، ولكنها غير مألوفة بالنسبة للمشتغلين بالملاحة في الدول الأخرى تعقدت معاملات سفنه مع الموانئ الأجنبية والسفن الأخرى وضعف مركز أسطوله في المنافسة أمام سفن الدول الأخرى، كما أنه إذا بالغ في حماية سفنه في مواجهة السفن الأخرى تعرضت السفن الوطنية للمعاملة بالمثل من جانب الدول الأخرى وهو ما يسيء إليها.

ولهذا فإن التشريعات البحرية تتقارب كثيراً في حلولها تيسيراً أو تشجيعاً للملاحة والتجارة الدولية.

٢ - والاعتبار الثاني هو مراعاة التوفيق بين المصالح المتعارضة في كل ميدان، كمصلحة كل من الشاحن والمرسل إليه والناقل في النقل البحري، ومصالح المؤمن والمستأمن، ففي كل هذه الموضوعات لا يأخذ التشريع البحري بحل منطقي بحت، بل هو دائماً يتوسط الطريق ويحاول وضع ترضية جزئية من أصحاب المصالح مراعيّاً بذلك ليس العدالة النظرية بل ما يمكن أن نسميه العدالة المصلحية، أي التي تقوم على حماية مصلحة الجميع ولو على الأجل الطويل، مقدراً أن من يكون دائماً أو كدائن فهو سيفيد بعدئذ من ذات الحل بوصفه مديناً.

توحيد القانون البحري:

وقد تقدم القول في خصائص القواعد التي تحكم العلاقات

البحرية، وذكرنا أنها بطبيعتها دولية لتشابه العلاقات التي تحكمها من دولة الى دولة، ونضيف الآن أن اختلاف التشريعات المدنية باختلاف الدول يمكن أن يكون مقبولاً، لأن هذه التشريعات تعكس حالة الشعب الأخلاقية والدينية والاقتصادية والسياسية، وهي حالة تختلف باختلاف البلاد، أما القواعد البحرية فاختلافها يصبح غير مفهوم لأن العلاقة البحرية واحدة لا تختلف باختلاف الدول لأن عناصرها متشابهة دائماً، فمخاطر البحر واحدة، والسفن تخضع لنفس الظروف الطبيعية، كما أن أشخاص العلاقة البحرية يمارسون نفس المهمة في نفس الظروف ولو اختلفت دولهم، والعقود التي يبرمها تهدف الى نفس الغرض ولذلك يحسن - لمصلحة الملاحة البحرية ذاتها - توحيد القوانين البحرية، وفي هذا تتفق الآراء.

طرق التوحيد:

ولكن الآراء تختلف في الطريقة المقترحة للوصول الى هذه النتيجة، وهناك اتجاهان في هذا الصدد، الأول يرى توحيد القواعد الموضوعية ذاتها، والآخر يقترح توحيد قاعدة الاسناد التي تطبق في حالة تنازع القوانين بحيث تؤدي مقدماً الى توحيد القانون الذي سيحكم الواقعة.

١ - العادات الاتفاقية:

ومعنى ذلك أن توضع قواعد موحدة يدعى المتعاملون الى

احلالها في اتفقاتهم محل النصوص التشريعية غير الأمرة، ويتواتر النص عليها في اتفقاتهم حتى تصبح مع الزمن مفهومة ضمناً، أي حتى تكون عادة اتفاقية، وقد اتبعت هذه الطريقة بالنسبة لقواعد «يورك وانفرس» الخاصة بالخسارات المشتركة سنة ١٩٢٤، وقواعد «فارسوفيا» سنة ١٩٢٨م الخاصة ببيع سيف أو كاف، فهذه الطريقة تتلخص في وضع نموذج لعقد، وفي دعوة الأفراد للنص عليه في اتفقاتهم.

٢ - التشريع النموذجي:

ومعناه أن تتفق الدول على تشريع نموذجي وتسعى كل منها الى تعديل تشريعها الداخلي، بحيث يتفق مع حكم هذا التشريع النموذجي الموحد، وقد اتبعتها مصر فيما يتعلق بحقوق الامتياز والرهن البحرية، فهذه الطريقة تتلخص في وضع نموذج لقانون وفي دعوة الدول لاصدار تشريع مثله.

٣ - المعاهدات أو الاتفاقيات الدولية:

والطريقة الثالثة هي أن تتفق الدول على القاعدة الموحدة بمقتضى معاهدة دولية ملزمة للتصديق عليها بقانون من جانبها، وذلك كما فعلت مصر بالنسبة لبعض الاتفاقيات على ما تقدم، وهذه الطريقة تختلف عن السابقتين في أنها خاصة فقط بالعلاقات التي بها عنصر أجنبي ولا شأن لها بالعلاقات الوطنية.

وقد بحث هذا الأسلوب في مؤتمر انفرس سنة ١٨٨٥ وبروكسل سنة ١٨٨٨ واقترح الأخذ بقانون علم السفينة كقاعدة موحدة لحل تنازع القوانين، على أن الأخذ بقانون العلم وحده يبدو غير كاف في بعض الحالات اذا تعدد هذا العلم، كما في حالة التصادم والمساعدة بين سفينتين أو أكثر اذا اختلفت جنسياتها، ولذلك يجب البحث عن معايير آخر مكملة وهو بحث عسير.

وأهم هذه الاتفاقيات الدولية ما قامت به اللجنة البحرية الدولية (ومقرها بروكسل) في نطاق القانون الخاص:

- ١ - اتفاقية بتوحيد بعض قواعد التصادم (٢٣ سبتمبر ١٩١٠م).
- ٢ - اتفاقية بتوحيد بعض القواعد المساعدة والانقاذ البحريين (٢٣ سبتمبر ١٩١٠م)، وهناك مشروعان لتعديلها سنة ١٩٦٧م وسنة ١٩٨١م.
- ٣ - اتفاقية بتوحيد بعض قواعد مسئولية ملاك السفن البحرية (٢٥ أغسطس ١٩٢٤م).
- ٤ - اتفاقية بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن (٢٥ أغسطس ١٩٢٤م) وعدلت ببروتوكول بروكسل ١٩٦٨م، وانضمت اليه مصر في سنة ١٩٨٣م . . وهناك مشروع اتفاقية جديدة الأمل ضعيف في انضمام الدول اليها، وقد وضعت في هامبورج سنة ١٩٧٨م.
- ٥ - اتفاقية بتوحيد بعض قواعد الامتيازات والرهون البحرية (١٠ أبريل ١٩٢٦م).

- ٦ - اتفاقية بتوحيد بعض قواعد حصانة سفن الدولة (١٠ أبريل ١٩٢٦م) ولها بروتوكول في ٢٤ مايو ١٩٣٤م.
- ٧ - اتفاقية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مادة التصادم (١٠ مايو ١٩٥٢م).
- ٨ - اتفاقية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مواد التصادم وحوادث الملاحة الأخرى (١٠ مايو ١٩٥٢م).
- ٩ - اتفاقية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية (١٠ مايو سنة ١٩٥٢م).
- ١٠ - اتفاقية دولة بشأن تحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية (١٠ أكتوبر ١٩٥٧م) وحلت محلها اتفاقية أخرى سنة ١٩٧٦م.
- ١١ - اتفاقية دولية بشأن المسافرين المتسللين (١٠ أكتوبر ١٩٥٧م).
- ١٢ - اتفاقية دولية بشأن نقل المسافرين (٢٥ مايو ١٩٦١م).
- ١٣ - اتفاقية دولية بشأن مسؤولية مستغلي السفن الذرية (٢٥ مايو ١٩٦٢م).

ومن الاتفاقيات المتعلقة بالملاحة والقانون العام، تذكر على وجه التحديد:

- ١ - اتفاقية لندن لسنة ١٩٦٠م الخاصة بسلامة الأرواح في البحار.
- ٢ - وهي معدلة باتفاقية لندن سنة ١٩٧٤م.
- ٣ - واتفاقيات العمل البحري، وهي اتفاقيات عديدة لتنظيم عمل البحارة على السفن.

ثانياً: المخاطر التي تتعرض لها البضاعة المشحونة بحراً

ويتخذ استثمار السفينة بوصفها أداة للملاحة صورة من صور

كثيرة:

١ - فقد يستغلها مالكيها في نقل بضاعته الخاصة، وهذه الصورة كانت منتشرة في الماضي حيث كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة فكان يستقل سفينته ليشتري البضاعة وينقلها لبيعها في مكان آخر.

٢ - قد يتولى مالك السفينة استثمارها بمعرفته في نقل الأشخاص مقابل أجر، أو في عمليات غير النقل، كقطر السفن أو عمليات المساعدة والانقاذ، أو في الصيد، وما شابه.

٣ - وقد يقوم المالك باستغلال السفينة في نقل بضائع الغير، وهذه أوسع الصور انتشاراً.

٤ - وأحياناً يكون المالك غير محتاج أو غير قادر على استغلال السفينة بنفسه، فيؤجرها لغيره نظير مقابل، ويقوم هذا الغير - المستأجر - باستغلالها لحسابه فيؤجرها لغيره نظير مقابل ويقوم هذا الغير - المستأجر - باستغلالها لحسابه هو.

وينصب الايجار في هذه الحالة على السفينة ذاتها دون أن يزودها المالك المؤجر بالمؤن والبَحارة، وقد يهدف الايجار الى خدمات المؤجر كذلك فيرد الايجار على السفينة وعلى خدمات المؤجر معاً.

ولعل أهم استخدام للبحر هو النقل، بصورة المختلفة، وبالذات نقل البضائع.

وقد استجبت في مسألة استثمار السفينة في نقل البضائع مظاهر كثيرة ظهرت تباعاً تلبية للحاجات الاقتصادية المتغيرة، فقد ترد على السفينة بأكملها أو على سفن عدة - كما هو الحال بالنسبة لشركات الفحم والنفط - فتستأجر السفينة كاملة لنقلها وقد تكون البضاعة مما يستوعب جزءاً كبيراً من سفينة فيستأجر هذا الجزء، أي أن التاجر قد يستأجر سفينة كاملة أو جزءاً من سفينة.

وقد يتخذ هذا الإيجار بدوره إحدى صورتين، فهذا ينصب على السفينة ذاتها وعلى خدمات طاقمها، فهو يمكن المستأجر من السيطرة على السفينة وطاقمها بحيث يكون له ادارتها والاشراف عليها، أي على عملياتها التجارية أي تحديد خط سيرها وموانئ الرسو المتوسط، وتحديد عدد رحلاتها الى غير ذلك مما يخدم عملياته التجارية - وقد يكون له - بالاضافة الى ذلك، حق الاشراف على ادارتها الملاحية فيتخلى المؤجر عنها كلية بحيث يصبح الربان والبحارة تابعين في كل نشاطهم للمؤجر لا للمستأجر . . «هذه صورة» .
وقد يكون للمستأجر شيء من ذلك، وتقتصر حقوقه وسلطاته على أن يعهد بالبضاعة الى المجهز، الذي يتولى - دون تدخل من المستأجر - تنفيذ الرحلات المتفق عليها بالشروط الواردة بالعقد مقدماً.

ولكن ثمة صورة أخرى:

هاتان الصورتان تعبران عن الوضع الاقتصادي الذي كان قائماً

وقت وضع هذه التشريعات القديمة، اذ لم تكن السلع المصنعة أو نصف المصنعة في حاجة الى نقلها قد أخذت شكلها الحالي، بل كان موضوع النقل غالباً هو المواد الأولية التي تحتل سفينة أو جزءاً من سفينة لنقلها من منابعها الى حيث يمكن تصنيعها أو توزيعها.

وهناك صورة أخرى لنقل البضائع ظهرت حديثاً، وفيها ينصب العقد لا على سفينة، بل كل ما ينظر اليه الطرفان هو نقل البضاعة من مكان الى مكان آخر، فلا يكون للمستأجر شأن بإدارة السفينة، لا من الناحية الملاحية ولا من الناحية التجارية، وتتبع هذه الصورة الآن في الناقل الذي تباشره السفن المستقلة في خطوط منتظمة، حيث يعهد الشاحن ببضاعة الى وكيل شركة الملاحة لتتولى نقلها وتسليمها في المكان المحدد، دون أن يكون للسفينة التي تنقلها اعتبار هام ودون أن يكون للبضاعة بدورها اعتبار كبير، فهي توضع على السفينة التي تنقلها مع البضائع الأخرى المنقولة على ذات السفينة تنفيذاً لعشرات أو مئات العقود الأخرى، ويكون الاعتبار الأول في هذه الظروف هو للخدمة التي يتعهد الناقل بتقديمها، وهي النقل المتفق عليه، بخلاف الصور السابقة التي يكون الاعتبار الأول فيها للسفينة وبالنظر الى قدرتها.

هذه هي صورة عقد النقل البحري، بالمقابلة للصورة الأولى وهي عقد ايجار السفينة.

ويسمى النقل في هذه الصورة الأخيرة - اصطلاحاً - النقل بسند شحن، بالمقابلة للنقل بمشارطة ايجار.

وسند الشحن هو الايصال الذي يعطيه الربان - أو وكيله - للشاحن يتعهد فيه بتسليم البضاعة بالحالة والكمية المذكورة بها فيه، للمرسل اليه في المكان المعين للوصول. ويؤدي هذا السند وظائف ثلاث، هي:

- ١ - فهو يثبت عقد النقل متى تضمن شروطه.
- ٢ - وهو يثبت حالة وكمية البضاعة المذكورة فيه.
- ٣ - وهو يمثل حيازة البضاعة حتى تسليم ذلك، إن ممن يجوز السند يفترض أنه يجوز البضاعة، فيحق له أن يتسلم حيازتها قانوناً من حائزها المادي، وهو الربان، لهذا فإنه يصلح لبيعها ورهنها أثناء نقلها بحراً، فيستطيع حائز السند أن يبيع البضاعة أثناء نقلها ويحل تسليم السند الى المشتري محل تسليم البضاعة ذاتها، وهو يستطيع أن يقترض من المصرف «البنك» بضمائها، ويحل تسليم السند الى المصرف محل تسليمها اليه على سبيل الرهن.

ويبلغ السند أقصى قوته في الاثبات متى كان كاملاً ونظيفاً، أي لا يتضمن تحفظاً من جانب الناقل بتضعيف من قوته في الاثبات، أو يتضمن شرطاً بإعفائه من المسؤولية عما يصيب البضاعة من ضياع أو تلف.

ولكن مستندات الشحن تضمنت تحفظات وشروطاً بالاعفاء، مما دفع الى وضع اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن، حماية للشاحنين والمؤمنين والمصارف.

ابطال شروط الاعفاء من المسؤولية أو تخفيفها في اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن سنة ١٩٢٤م.

عرفنا أن سند الشحن يتضمن بيانات تعتبر أساساً للتعامل على البضاعة في الطريق، فهو يعتبر أساساً للثمن الذي يدفعه المشتري في البضاعة، ويقوم بتسليم السند مقام تسليم البضاعة ذاتها، ولكن العمل جرى على أن يحتوي السند على تحفظات خاصة بالبيانات التي يعلنها الشاحن عن البضاعة، مثلاً الوزن غير مؤكد أو العدد غير معروف أو البيانات على مسؤولية الشاحن . . هذه البيانات تضعف أو تهدر من قيمة السند في الاثبات فيما يتعلق بحالة أو كمية البضاعة، بحيث لا يشجع مثل هذا السند على التعامل على البضاعة لأن المشتري أو المرتهن لا يطمئن الى صدقه، ولذلك ابتكر الشاحنون وسيلة يخلصون بها سندات الشحن من هذه التحفظات، وذلك بأن يعطي الشاحن تعهداً للربان بأن يضمن له ما يصيبه بسبب عدم صحة البيانات التي يريد ادراجها بالسند، على أن يقبل الربان اصدار السند نظيفاً أي خالياً من كل تحفظ.

وقد آثار هذا العمل مناقشات عدة في المؤتمرات الدولية، وذلك نظراً لأن ورقة أو خطاب الضمان تظل خفية بين الشاحن والربان وتضر عادة بالمرسل اليه أو شركة التأمين، فإذا فرضنا أن البضاعة وصلت ناقصة عما هي مبينة في سند الشحن فقد لا يستطيع المشتري المرسل اليه الرجوع الى الناقل لأن هذا الأخير يستفيد من شرط اعفائه من المسؤولية المدون في سند الشحن ولو أراد المرسل اليه

الرجوع على الشاحن لكان لهذا أن يثبت أنه أرسل البضاعة كاملة وسليمة ودليله على ذلك سند الشحن النظيف، ولا يكون للمرسل إليه إلا أن يرجع على المؤمن الذي إذا تمكن من اثبات أن النقص أو التلف أصاب البضاعة قبل الشحن لخلص من دفع مبلغ التأمين (وهكذا يتحمل الضرر الناشئ عن ورقة الضمان غالباً أما المرسل إليه وأما المؤمن).

لذلك قيل أن ورقة الضمان باطلة لأنها تؤدي الى غش ضار بالمرسل اليه، فبدأت الاتفاقية بأن أوجبت على الناقل أن يذكر في سند الشحن بالاضافة الى بياناته المعتادة:

- ١ - العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع.
- ٢ - عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن حسب الأحوال.
- ٣ - حالة البضائع وشكلها الظاهر أي مظهرها الخارجي (المادة ٥/٣).

ثم قررت معاهدة بروكسل في المادة ٣/٣ أن الناقل أو الربان لا يلزم أن يثبت في سند الشحن أو يدون فيه علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً، وذلك في حالتين:

الأولى: اذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في مطابقتها للبضائع المسلمة اليه فعلاً.

والثانية: عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحة هذا البيانات، ويقرر القضاء أن على الناقل أن يبين في السند الأسباب التي حملته على الشك في صدق بيانات سند الشحن، ويهدر التحفظ اذا كان عاماً غير محدد، كما يلزمه بإثبات جدية الأسباب أو

عدم كفاية وسائل التحقق من بيانات الشاحن.

وفي غير هاتين الحالتين لا يجوز للناقل أن يدرك أي تحفظ بشأن بيانات البضاعة، فإن فعل لم يكن لتحفظه بحكمه بل يعتبر كأنه لم يكن، ويكون البيان قائماً بذاته، أما إن كان صحيحاً بأن كان في حالة من الحالات المذكورة، كان قربه لصالح الناقل على أن ما بالبضاعة من عيب أو نقص أصابها قبل الشحن، وكان على المرسل إليه عبء اثبات عكس ذلك بكافة الطرق.

هكذا حورب الغش الناشئ ضد المرسل إليه من اصدار سند شحن نظيف، أو بدون تحفظات نظير خطابات الضمان.

كذلك حورب من جهة أخرى، إذا ما اضطر الناقل الى دفع تعويض للمرسل إليه عن نقص أو عيب البضاعة التي ذكر في السند أنها كاملة أو سليمة، وآراء الرجوع على الشاحن مستنداً الى خطاب الضمان الذي بيده والذي أعطاه اياه الشاحن، فإن القضاء يرفض هذا الرجوع على أساس انطواء العملية كلها على غش، يركز القضاء على الناقل أن يطلب إليه حماية في حين أنه شارك في الغش وليس له أن يستفيد منه.

ابطال الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية أو تخفف منها:

بعد أن أعفت المعاهدة الناقل البحري من نتيجة أخطاء نابعة في الملاحة أو في ادارة السفينة، ومن نتائج العيوب الخفية في السفينة التي لم تتكشف ببذل العناية الكافية ومن الأسباب المنصوص عليها فيها، نصت في مادتها ٨/٣ على بطلان كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في

عقد يضعف من التزامات الناقل أو يعفيه من المسؤولية عنها، أو يخفف المسؤولية على وجه يخالف ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة.

وعلى ذلك . . يبطل:

١ - شرط اعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء التابعين التجارية (أي المتعلقة بالمحافظة على البضاعة).

٢ - شرط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد الوارد بالمعاهدة.

٣ - شرط اعفاء الناقل من المخاطر التي يمكن للشاحن التأمين عليها.

٤ - شرط الجهل بالوزن وما يماثلها في الحالات التي لا تجيزها المعاهدة.

٥ - شرط التنازل الى الناقل عن الحقوق الناشئة من تأمين عقدة الشاحن.

٦ - شرط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلح لأن المحكم بالصلح غير مقيد بحكم القانون.

٧ - شرط قلب عبء الاثبات لصالح الناقل خلافاً لما هو وارد بالمعاهدة.

وبالعكس يصح كل اتفاق تزيد به حقوق الشاحن، أو تخفف به التزاماته.

ويقتصر بطلان الشرط على المرحلة البحرية للنقل، لأن المعاهدة برمتها مقصورة على هذه المرحلة.

حماية المرسل اليه وبضاعته المنقولة على سطح السفينة :

أوردت المعاهدة حماية للمرسل اليه وبضاعته المنقولة على سطح السفينة لما تتعرض له البضاعة المشحونة بهذه الكيفية من مخاطر غير عادية، فأخرجتها من نطاقها بشرطين . . إن يذكر في سند الشحن أنها نقلت بهذه الطريقة، وأن تشحن فعلاً على السطح، فإذا شحنت على السطح ولم يذكر ذلك في سند الشحن فالغرض أن الغير لا يعلم أن البضاعة شحنت على السطح وبالتالي يعتبر ذلك خطأ يسأل الناقل عن نتائجه .

وهذه حماية للمرسل اليه من طريقة الشحن الخطرة، التي قد لا يعلمها وبالتالي حماية للمصرف (البنك) المرتهن للبضاعة ولمشتريها الذي يدفع فيها ثمناً يقدر على أساس ظروف شحنها، فيكون على بينة من هذه الظروف لأنه يدفع الثمن وهو عالم أنها شحنت على السطح، لأن ذلك يكون مذكوراً في سند الشحن، فإذا لم يذكر في سند الشحن وشحنت بهذه الطريقة أمكنه الرجوع على الناقل أو على شركة التأمين .

ومن مظاهر الغش البحري أن يصدر سند الشحن عن بضاعة لم تشحن اطلاقاً، وهذا تزوير من الربان أو ممن يصدر سند الشحن، ويرسل سند الشحن الى المرسل اليه، حتى اذا طلب استلام البضاعة لم يجد شيئاً ووجد أن السند لا أثر له لدى المنسوب اليها والبضاعة غير موجودة اطلاقاً .

ويقترب من ذلك أن تشحن البضاعة بالفعل، ويصدر عنها سند شحن أو شحن بالفعل تنفيذاً لمشاركة ايجار، ولكنها لا تصل اطلاقاً الى ميناء الوصول بسبب كونها فرغت في الطريق وبيعت في الطريق، وهذه الصورة من صور الغش لا تنطلي على أحد، ويكون الضالع فيها عصابة من ربان السفينة وبحارتها والمشتري ولا تكتشف إلا بعد فوات الأوان.

- ومن هذه الصور حالة سفينة ذهبت الى موانئ الخليج، وكانت سفينة جواله، أي لا تتبع خطأ منتظماً وخارج نظام المؤتمرات البحرية، وعرض ربانها على بعض بحار الخليج أجرة أقل بكثير من الأجرة التي يتقاضاها الخط المنتظم، فأقبلوا عليها، ثم حدث أن اختفت السفينة الى الأبد، ثم ظهرت البضائع في اليونان وغيرت السفينة علمها وميناء التسجيل واسمها ولونها، وضاعت على أصحاب البضائع أثمانها.

ولاشك أن مثل هذه العملية لا بد أن تكون منظمة تنظيمياً دقيقاً وأن يشارك أشخاص عدة كل يقوم بدور فيها.

ويقترب من ذلك، السفينة التي فرغت حمولتها من النفط على الساحل الغربي لأفريقيا ثم أغرقها بحارتها بعد ذلك بقليل في البحر، وادعى الربان والبحارة أن السفينة غرقت وأرسلوا اشارات استغاثة.

لكن الحيلة انكشفت عندما تأكد خبراء اللويدز من هدوء البحر في المنطقة التي ادعوا غرقها فيها، وعدم وجود ما تصطدم به السفينة وضالة كمية النفط المتسرب، فتأكد لهم أن العملية مدبرة،

وأن النفط بيع لمشتري فرغ الحمولة في غير مينائها المقصود وهو طبعاً غير المشتري الأصلي وادعى مالك النفط الأول أن السفينة غرقت وحاول أن يقبض مبلغ التأمين عن النفط الهالك بسبب الحادث المؤمن عليه .

وقد يتم اغراق السفينة بمن عليها من أشخاص طمعاً في مبلغ التأمين عليها، ويقوم باغراقها ربانها لحساب المالك، ثم يقسمان تعويض التأمين إذا دفعته شركة التأمين .

وقد يكون الربان ورجاله - السفينة عموماً - بمعزل عن عملية الغش الوارد على البضاعة . نقصد بذلك الغش الذي يمارس بمناسبة الاعتماد المستندي .

ففي الاعتماد المستندي يفتح المشتري الاعتماد لدى مصرف البائع حتى اذا اطمأن البائع اليه قام بتنفيذ التزامه بالشحن وتدبير المستندات التي تثبت قيامه بتنفيذ البيع المنصوص عليه في خطاب الاعتماد، ويتقدم بها الى المصرف، فينفذ هذا وعده الذي وعد في خطاب الاعتماد، وهو عادة بدأ بالدفع أي الدفع نظير المستندات، كسند الشحن وبوليصة التأمين والقائمة كحد أدنى يضاف اليها شهادة بالمنشأ وشهادة بالنوع غالباً .

في هذه الصورة لا يرسل البائع البضاعة المطلوبة، ولكن يغشها فلا يرسل النوع المطلوب بل نوعاً أقل منه في الدرجة ويزور الشهادة بالمنشأ والنوع .

وقد لا يرسل شيئاً اطلاقاً، ويزور سند الشحن وجميع الأوراق

الأخرى، ويتقدم ليحصل بموجبها على تنفيذ الاعتماد، فيدفع له المصرف نظير المستندات المزورة تزويراً متقناً يخفي على المصرف الذي ينقلها الى المشتري في بلده، فإذا توجه المشتري الى الناقل البحري ليتسلم منه البضاعة وجد السند الذي بيده مزوراً لم يصدر من البائع وإذا أراد الحصول على التأمين لم يجد شركة التأمين المزعومة قائمة أو وجدها ولكنه يجد البوليصة مزورة.

وقد حدث تطبيق لذلك في قضية كان موضوعها دجاجاً مذبوحاً قيمته سبعة ملايين دولار، زورت مستندات شحنه تزويراً متقناً، فدفع القيمة، ثم تبين أن المستندات مزورة وأنها لا تمثل شيئاً وضاعت البضاعة كما ضاعت السبعة ملايين.

كيف نتوقى حوادث الغش الوارد على البضاعة:

- ١ - اذا كانت عملية الغش تشكل جريمة ما فهناك الملاحظات الجنائية، مثلاً جريمة السطو أو جريمة الاحتيال «النصب».
- ٢ - ينصح المتهمون بالمسألة بعدم اللجوء الى سفن قديمة أو الى سفن غير معروفة وغير داخله في مؤتمر من المؤتمرات الملاحية، فهذه السفن - لكونها مجهولة - ربانها غير معروف ومالكها كذلك، فهي التي تغير جنسيتها أو اسمها أو لونها وتسجيلها بسهولة بخلاف السفن ذات السمعة الطيبة.
- ٣ - كذلك بالنسبة للبيع الوارد على البضاعة والاعتماد المستندي ينصح بعدم التعامل مع البائعين المجهولين، أو سيئي السمعة،

ولو كانت أسعارهم أرخص فهذا الرخص قد يؤدي الى ضياع الصفقة كلها.

٤ - بذلت جهود في هذا الصدد، أهمها مؤتمر «هونج كونج» وفيه صدرت التوصيات السابقة.

